



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 72]

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 10, 2005/वैशाख 20, 1927

No. 72]

NEW DELHI, TUESDAY, MAY 10, 2005/VAISAKHA 20, 1927

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

#### अधिसूचना

मुम्बई, 6 मई, 2005

सं. टीएमपी/18/2005-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, पोतों के स्थलान्तरण के लिए निर्धारित सशर्तताओं के संदर्भ में अपने वर्तमान दरमान में संशोधन करवाने के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को, संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/18/2005-केपीटी

#### आदेश

कांडला पत्तन न्यास (केपीटी)

आवेदक

(अप्रैल 2005 के 25 वें दिन पारित)

यह प्रकरण पोतों के स्थलान्तरण के लिए निर्धारित सशर्तताओं के संदर्भ में अपने वर्तमान दरमान में संशोधन करवाने के लिए कांडला पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. केपीटी का दरमान इस प्राधिकरण द्वारा पिछली बार इसके दिनांक 8 अप्रैल 2002 के आदेश के माध्यम से संशोधित किया गया था। अनुमोदित दरमान के साथ आदेश राजपत्र सं. 81 दिनांक 17 अप्रैल 2002 के माध्यम से अधिसूचित किया गया था।

2.2. केपीटी के वर्तमान दरमान में, "पत्तन की सुविधा" को परिस्थापित किया गया है और पत्तन की सुविधा के लिए पोतों के स्थलान्तरण पर कोई प्रभार नहीं लगाया जाएगा।

3.1. केपीटी ने अपने प्रस्ताव में, किसी विशेष बर्थ पर किसी विशेष बर्थ पर किसी विशेष वस्तु के प्रहस्तन पर लगी पाबंदियों, पोत के गीयर्स की पहुंच के कारण प्रहस्तन बाधाओं, चैनल में ड्राफ्ट बाधाओं इत्यादि के कारण महसूस की गई विभिन्न प्रचालनीय कठिनाइयों का वर्णन किया है। इन प्रचालनीय बाधाओं के परिणामस्वरूप किसी पोत को एक बर्थ / लंगरगाह से दूसरे बर्थ / लंगरगाह में, स्थलान्तरित करने की आवश्यकता पड़ती है। इसने इस विषय में कुछ उद्घरणों का हवाला दिया है जो संक्षेप में नीचे दिए गए हैं :

- (i) कांडला पत्तन में उपलब्ध 11 बर्थों में से बर्थ संख्या 1 से 5 तक वस्तुओं संबंधी पाबंदी है। यहाँ गंधक, उर्वरक, कोयला, स्ट्रैप, जिक कन्सन्ट्रेट, लैल कन्सन्ट्रेट, बैन्टोनाइट इत्यादि का प्रहस्तन नहीं किया जा सकता जबकि इमारती लकड़ी के लकड़ों से भरे पोतों को बर्थ सं. 2 से 6 तक आबंटित नहीं किया जाते। उदाहरण के लिए, यदि कोई पोत बर्थ सं. 7 पर चावल की लदाई करवा रहा है या काटनरों का प्रहस्तन करवा रहा है, उसे बर्थिंग नीति के अनुसार जिक या गंधक (सल्फर) पोत को जगह देने के लिए बर्थ सं. 3 पर जाना होगा। यह स्थलान्तर चावल या काटनर पोत के नाम नहीं डाला जा सकता है। वहीं, भीतर आने वाले पोतों पर अनेक कारणों से स्थलान्तरण प्रभार नहीं लगाए जा सकते। किसी विशेष बर्थ पर किसी वस्तु के प्रहस्तन पर पाबंदी के कारण किसी पोत को स्थलान्तरित किए जाने की आवश्यकता है जिसे किसी अन्य पोत के नाम नहीं डाला जा सकता। अतएव इस प्रकार के स्थलान्तरण के साथ “पत्तन सुविधा के लिए” के रूप में व्यवहार किया जाना चाहिए।
- (ii) पत्तन पर आने वाले कुछ पोत अपने गीयरों की आउटरीय के कारण कुछ विशेष बर्थों पर ही, जैसे बर्थ सं. 1 और बर्थ सं. 7 से 10 पर ही कार्गो प्रहस्तन कर सकते हैं। इसके अलावा, कुछ पोत केवल बर्थ सं. 1 से 4 पर, पुरानी दीवारों (ओल्ड फैंडर्स) के कारण और पोतों की क्रेनों की आउट रीव के कारण कार्गो प्रहस्तन कर सकते हैं। इस प्रकार की पाबंदियों के कारण भी किसी पोत को किसी अन्य बर्थ पर स्थलान्तरित करने की आवश्यकता होती है।

3.2. इस प्रकार की प्रचालनीय कठिनाइयों के कारण पोत के स्थलान्तरण के लिए किसी पोत को उत्तरदायी नहीं ठहराया जा सकता और ये वास्तव में “पत्तन सुविधा के लिए” हैं। यदि स्थलान्तरण पत्तन की सुविधा के लिए है तो जिस पोत को स्थलान्तरण के लिए कहा जाता है, वह आपत्ति नहीं करेगा, किन्तु यदि स्थलान्तरण आने वाले पोत की सुविधा के लिए है तो दूसरा पोत इस आधार पर इन्कार कर सकता है कि उसे स्थलान्तरण के कारण ईंधन, प्रचालनीय क्षति के रूप में कुछ राशि खर्च करनी पड़ती है। अतएव, पोत के ऐसे स्थलान्तरण को पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण निर्धारित करना आवश्यक है।

3.3. इस पृष्ठभूमि में, केपीटी ने अपने दरमान के अध्याय 11 में मान 2.2, नोट 4(i) में निम्नलिखित प्रावधान डालने के लिए प्रस्ताव किया है:

- (च) पत्तन द्वारा किसी बर्थ पर वस्तुगत-पाबंदी लगाए जाने के कारण किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए जब कभी किसी पोत को स्थलान्तरित किया जाता है तो इसे पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाए।
- (छ) पत्तन द्वारा किसी बर्थ पर प्रहस्तन पाबंदी लगाए जाने के कारण किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए जब कभी किसी पोत को स्थलान्तरित किया जाता है तो इसे पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाए।
- (ज) समुद्री लहरों की बाधाओं के कारण जब कभी किसी पोत को लंगरगाह तक / से स्थलान्तरित किया जाता है तो उसे भी पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाए।
- (झ) जब कभी किसी पोत को, चैनल / बार में जलधारा की पाबंदी के कारण स्थलान्तरित किया जाता है, तब इसे पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (ञ) जब कभी किसी पोत को, विभिन्न बर्थों / मूरिंग्स जल की मात्रा में अंतर के कारण किसी अन्य पोत को स्थान देने हेतु स्थलान्तरित किया जाता है तब उसे भी पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (ट) जब कभी किसी पोत को दिन और रात की पाइलेटेज के लिए अनुमेय जल-मात्रा में भिन्नता के कारण किसी पोत को स्थलान्तरित किया जाता है तो उसे भी पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (ठ) आबटिट बर्थ पर किसी का कब्जा होने के कारण जब कभी पोत को लंगरगाह पर स्थलान्तरित किया जाता है, तो उसे भी पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (ड) जब कभी किसी पोत को, बर्थ को बेकार खाली रहने से बचाने के लिए लंगरगाह तक स्थलान्तरित किया जाता है, तब उसे पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (ट) पोत के तैयारी में न रहने के अतिरिक्त किन्हीं अन्य कारणों से जब किसी पोत का स्थलान्तरण खतरे का संकेत तेजी से बाधने से पहले और बाद में किया जाता है तो यह स्थलान्तरण पत्तन की सुविधा के लिए समझा जाएगा।
- (ण) नौवहन सुविधा के लिए किसी पोत को एक लंगरगाह से दूसरे लंगरगाह के लिए स्थलान्तरित करना पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (त) यदि किसी पोत को पत्तन उपकरणों के ठीक से काम न करने बर्थ खाली न होने के कारण स्थलान्तरित किया जाता है तो उसे पत्तन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण समझा जाएगा।
- (थ) वस्तुगत और प्रहस्तन पाबंदियों सहित किसी भी समावित घटना को पत्तन सुविधा के रूप में, इसी उद्देश्य से गठित समिति की सिफारिश पर, सूचीबद्ध करने के लिए अध्यक्ष, केपीटी को प्राधिकृत करना।।।

3.4. केपीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि कांडला समाग पहले ही घाटे में चल रहा है और प्रस्तावित सुधार से इस पर 50 लाख रुपये प्रति वर्ष का अतिरिक्त बोझ आ जाएगा । इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए और यह मानते हुए कि स्थलान्तरण प्रमार बर्थ किराया प्रमारों का लगभग 30% होता है, इसने बर्थ किराए में 2 1/2% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है ।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केपीटी का प्रस्ताव सबद्ध उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था । कांडला स्टीवेडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड (केएसएल) और दि कांडला पतन स्टीमशिप एजेन्ट्स एसोसिएशन (केपीएसए) ने अपनी-अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं ।

5.1. केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अपनी मुख्य गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों की लागत विवरणों प्रस्तुत करे । चूंकि केपीटी के दरमान का संशोधन पहले से ही अपेक्षित है, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह अपने दरमान में संशोधन / परिवर्तन के लिए दुकड़ों में प्रस्ताव करने का कारण बताएँ ।

5.2. केपीटी ने बर्थ-हायर गतिविधि के लिए अपनी लागत विवरणी प्रस्तुत कर दी है जो निवेदित पूँजी पर 17.5% की दर से आमदनी मानते हुए वर्ष 2004-05 के लिए 317.35% का घाटा दर्शाती है । इसने पुनः आग्रह किया है कि पोतों की कुछ हलचलों को पतन सुविधा के लिए मानने संबंधी प्रस्तावित परिवर्तन से पतन पर और अधिक वित्तीय बोझ बढ़ाए और इस प्रकार उसने इस प्राधिकरण से बर्थ किराया प्रमार में प्रस्तावित वृद्धि को अनुमोदन प्रदान करने का अनुरोध किया है । इसने यह भी कहा है कि उसके दरमान के संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव तैयार किया जा रहा है और वह नियत समय में प्रस्तुत कर दिया जाएगा ।

6. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय में रिकार्ड पर उपलब्ध है । संबंधित उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों का सारांश संबद्ध पक्षों को अलग से भेज दिया जाएगा । ये विवरण हमारे वैब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं ।

7.1. केपीटी के प्रस्ताव में दो भाग हैं । पहले भाग में पोतों की कुछ हलचलों को पतन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण निर्धारित करने के बारे में है और दूसरे भाग में, संशर्तताओं में प्रस्तावित संशोधन की वजह से होने वाली हानि की भस्पाई के लिए बर्थ किराया प्रमार में 2.5% वृद्धि करने के बारे में है । जैसाकि केपीटी ने बताया है कि पोतों की पहचानी गई हलचलों की सुविधा के लिए स्थलान्तरण के रूप में वर्गीकृत करना उस तथ्य के अनुरूप है कि इस तरह की हलचलों से पतन द्वारा लगाई गई विभिन्न पारंपरियों के कारण बचा नहीं जा सकता । न्यायोद्यत रूप से, ऐसे मामलों में पोतों को लाने-ले जाने का कार्य (स्थलान्तरण) पतन द्वारा ही, कोई स्थलान्तरण प्रमार लगाए बिना किया जाना है । "पतन की सुविधा" की परिभाषा के विस्तार के प्रस्ताव से निस्सन्देह उपयोगकर्ताओं को लाभ होगा क्योंकि इस प्रकार की हलचल / आवाजाही के लिए कोई स्थलान्तरण प्रमार नहीं लगाया जाएगा । केएसएल और केपीएसए ने भी प्रस्तावित परिवर्तन (संशोधन) का समर्थन किया है । वैसा होते हुए, यह प्राधिकरण पोतों की विभिन्न हलचलों को पतन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण के रूप में सूचीबद्ध करने हेतु प्रस्तावित सुधार को अनुमोदन प्रदान करने का इच्छुक है ।

7.2. शामिल किए जाने वाली धाराओं में से एक, असूचीबद्ध हलचलों में से किसी को भी समिति की सिफारिश के आधार पर "पतन की सुविधा के लिए स्थलान्तरण" के रूप में वर्गीकृत करने हेतु अध्यक्ष, केपीटी को विवेकाधीन अधिकार प्रदान करता है । केएसएल और केपीएसए ने इस धारा में परिवर्तन करने हेतु सुझाव दिया है कि किसी भी घटना या समावना को पतन-सुविधा के रूप में सूचीबद्ध करने के लिए केवल अध्यक्ष (केपीटी) को प्राधिकृत किया जाए । सामान्य रूप से इस प्राधिकरण ने इससे पहले, इस प्रकार के प्रावधानों पर इस आधार पर कि लागू करने के लिए दरमान सुनिश्चित होना चाहिए, कभी अनुकूलता-पूर्वक विचार नहीं किया है । तात्कालिक प्रकरण में, केपीटी ने अधिकतर संभावनाओं / घटनाओं को पतन सुविधा का नाम देने के लिए उनकी एक व्यापक सूची बना दी है । अवशिष्ट धारा किसी अप्रत्याशित परिस्थिति से निपटने के लिए प्रस्तावित है । यह तथ्य स्वीकार करते हुए कि पोत की किसी हलचल को पतन की सुविधा के लिए वर्गीकृत करने से उपयोगकर्ताओं को ही राहत मिलेगी, प्रस्तावित अवशिष्ट धारा को भी अनुमोदन प्रदान किया जाता है ।

8.1. संशर्तताओं में प्रस्तावित परिवर्तन के कारण समावित घाटे की भस्पाई के लिए केपीटी ने बर्थ किराया में 2 1/2% की वृद्धि का प्रस्ताव किया है । स्थलान्तरण पाइलटेज प्रशुल्क शीर्ष से जोड़ी हुई गतिविधि है । यह मानते हुए कि कोई भी वृद्धि लागत की दृष्टि से न्यायोद्यत होगी, पतन-सुविधा शब्द के प्रैम्प्लन के कारण राजस्व में संभावित कमी के लिए बर्थ किराया व्यापक विचार नहीं किया है । पतन उपयोगकर्ताओं के बताया है कि केपीटी पहले से ही पोतों के ऐसे स्थलान्तरण को पतन-सुविधा के कारण अनुगत करता आया है । यद्यपि ये हलचलें वर्तमान दरमान में पतन सुविधा की परिभाषा में सम्मिलित नहीं हैं ।

चाहे वह जैसा हो, समीक्षा के लिए किसी सुविधाजनक प्रशुल्क मद में से किसी को भी अधीन करने की बजाए उपयुक्त प्रशुल्क मद के साथ व्यवहार करना तर्कसंगत और उद्देश्यपरक है । केपीटी ने उस शर्त का संदर्भ दिये बिना कि वर्तमान दरमान तैयार करते समय अपनाए गए वित्तीय माडल में इसके वाडियार संभाग से आने वाली भारी मात्रा में वित्तीय सहायता को भी गणना में लिया था । अतएव, इस समय किए जाने वाले किसी भी मूल्यांकन को समस्त पतन की स्थिति पर विचार करना होगा । ऐसा विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया है । इन कारणों से, पतन द्वारा कांडला में बर्थ किराया गतिविधि की केवल लागत विवरणी पर विश्वास करके कोई सार्थक निर्णय नहीं लिया जा सकता है ।

8.2. इस प्राधिकरण ने दूना पत्तन के लिए दरों में संशोधन से संबंधित 15 मार्च 2005 के अपने हालिया आदेश में केपीटी को समीक्षा / संशोधन के लिए 30 जून 2005 तक व्यापक प्रस्ताव दाखिल करने की सलाह दी है। जैसाकि केपीटी ने सूचित किया है कि इसके दरमान की समीक्षा का व्यापक प्रस्ताव पहले से ही तैयार किया जा रहा है, हाल ही में घोषित प्रशुल्क मार्गदर्शी को ध्यान में रखते हुए अपेक्षाकृत जल्दी सामान्य समीक्षा की जा सकती है। वैसा होते हुए, बर्थ किराए में वृद्धि के लिए केपीटी का प्रस्ताव, इस पड़ाव पर स्वीकार नहीं किया जा सकता।

9.1. परिणामस्वरूप, और ऊपर बताए गए कारणों से, तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण उपरोक्त पैराग्राफ 3.3 में केपीटी के प्रस्ताव के अनुसार, केपीटी के दरमान के अव्याय-॥ के अन्तर्गत मान 2.2, नोट 4(i) में पत्तन सुविधाओं से संबंधित सशर्तताएं शामिल करने को अनुमोदन प्रदान करता है। केपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह संशोधित मार्गदर्शियों के अनुरूप अपने दरमान की समीक्षा / संशोधन के लिए अपना व्यापक प्रस्ताव अधिकतम 30 जून 2005 तक दाखिल कर दे।

9.2. वर्तमान दरमान में यह संशोधन इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि के 30 दिन के बाद प्रमाव में आएगा।

अ. ल. बोगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन/III/IV/143/05-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 6th May, 2005

**No. TAMP/18/2005-KPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal received from the Kandla Port Trust to amend its existing Scale of Rates (SOR) with reference to the conditionalities prescribed for shifting of vessels as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No : TAMP/18/2005-KPT

### ORDER

**Kandla Port Trust (KPT)**

**Applicant**

(Passed on this 25th day of April 2005)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port Trust (KPT) to amend its existing Scale of Rates (SOR) with reference to the conditionalities prescribed for shifting of vessels.

2.1. The Scale of Rates of the KPT was last revised by this Authority vide its Order dated 8 April 2002. The Order along with the approved Scale of Rates was notified vide Gazette No. 81 dated 17 April 2002.

2.2. The term 'port convenience' is defined in the existing SOR of the KPT; and, no charge is leviable for shifting of vessels for port convenience.

3.1. The KPT in its proposal has narrated the various operational difficulties experienced on account of restriction of handling particular commodity at particular berth, handling restrictions due to reach of vessel's gear, draft restrictions in channel, etc. As a result of these operational restrictions, a vessel is required to be shifted to another berth/ anchorage. It has cited a few instances in this regard which are summarised below:

(i). Out of 11 berths available at the Kandla Port, commodity restrictions are at cargo berth nos.1 to 5 where cargo such as sulphur, fertilizers, coal, scrap, zinc concentrate, lead concentrate, bentonite, etc., cannot be handled, whereas timber/ log vessels are not allotted berth Nos. 2 to 6. For example, a vessel working at berth No.7 loading rice or handling containers has to be shifted to berth no.3 in order to berth a zinc or sulphur vessel at berth no.7 as per the berthing policy. This shifting

cannot be attributable to the rice or container vessel. At the same time, shifting charges cannot be levied on the incoming vessels on account of various reasons. On account of the restrictions in handling commodity at a particular berth, a vessel is required to be shifted which is otherwise not attributable to any vessel. Such a shifting, therefore, should be treated as for port convenience.

(ii). Certain vessels calling at the port can handle cargo only at particular berths like berth no.1 and berth nos. 7 to 10 due to outreach of vessel's gears. Further, certain vessels can handle cargo at berth Nos.1 to 4 only due to old fenders at these berths and the outreach of vessel's cranes. Owing to such restrictions also, a vessel is required to be shifted to another berth.

3.2. Shifting of vessel on account of such operational difficulties are not attributable to any vessel but are actually for port convenience. If the shifting is for port convenience, the vessel which is asked to shift will not object, but if the shifting is for the convenience of the incoming vessel, the other vessel may refuse on the ground that it incurs certain costs on account of shifting such as fuel, operational loss, etc. It is, therefore, essential to prescribe such shifting of vessel as shifting for port convenience.

3.3. In this backdrop, the KPT has proposed to insert the following provisions in Note 4 (i); Scale 2.2, in Chapter II of its Scale of Rates:

- (f). *Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of commodity restriction on any berth imposed by Port, it be considered as shifting for port convenience.*
- (g). *Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of handling restrictions on any berth imposed by Port, it be considered as shifting for port convenience.*
- (h). *Whenever a vessel is shifted to/ from anchorage due to tidal restrictions, it be considered as shifting for port convenience.*
- (i). *Whenever a vessel is shifted on account of draught restrictions in the channel/ bar it will be considered as shifting for port convenience.*
- (j). *Whenever a vessel is shifted to accommodate any other vessel due to difference in draught at different berths/ moorings it will be considered as shifting for port convenience.*
- (k). *Whenever a vessel is shifted to anchorage due to variation in permissible draught for day and night pilotage it will be considered as shifting for port convenience.*
- (l). *Whenever a vessel is shifted to anchorage due to allotted berth being occupied, it will be considered as shifting for port convenience.*
- (m). *Whenever a vessel is shifted to anchorage to prevent idling of berth it will be considered as shifting for port convenience.*
- (n). *Shifting a vessel carried out prior and after making fast buoy moorings for reasons other than the vessel not being in readiness will be considered as shifting for port convenience.*
- (o). *Shifting a vessel from anchorage to anchorage for Navigational convenience will be considered as shifting for port convenience.*
- (p). *If a vessel is shifted due to mal-functioning of port-equipment, clearance of berth, etc., it will be considered as shifting for port convenience.*
- (q). *To authorise Chairman, KPT to enlist any eventuality including commodity and handling restrictions as Port convenience based on the recommendations of a Committee constituted for the same from time to time.”*

3.4. The KPT has also pointed out that the Kandla division is already in deficit and the proposed amendment will lead to additional burden of Rs.50 lakhs per annum. In view of this position, it has proposed to increase berth hire by 2½ % considering the shifting charges is almost to the tune of 30% of berth hire charges.

4. In accordance with the consultative process prescribed, the proposal of the KPT was forwarded to the concerned user organisations for their comments. The Kandla Stevedores Association Limited (KSAL) and the Kandla Port Steamship Agents Association (KPSAA) have furnished their comments.

5.1. The KPT was requested to furnish cost statements for the main activities / sub-activities. Since the SOR of the KPT is already due for revision, the KPT was requested to explain the reasons for such piecemeal proposal for revision/ amendment in its SOR.

5.2. The KPT has furnished cost statement for berth hire activity which shows deficit of 317.35% for the year 2004-05 after considering return on capital employed @ 17.5%. It has reiterated that the proposed amendment to the treat certain movement of vessels as port convenience will put further financial burden on the port and hence has requested this Authority to approve the proposed increase in berth hire charge. It has also stated that formulation of a comprehensive proposal for revision of its SOR is under process and will be submitted in due course.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned users will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7.1. The proposal of the KPT consists of two components. The first one is to prescribe certain movements of vessels as shifting for port convenience and second is to increase the existing berth hire charge by 2½ % to compensate the loss on account of the proposed amendment in the conditionalities. As reported by the KPT, the proposal to classify the identified movement of vessels as shifting for port convenience is in recognition of the fact that such movements are unavoidable due to the various restrictions imposed by the port. Justifiably, movement of ships in such cases is to be done by the port without levy of any shifting charges. The proposal for expanding the definition of 'port convenience' will undoubtedly benefit the user since no shifting charge will be levied for such movements. The KSAL and KPSAA have also endorsed the proposed amendment. That being so, this Authority is inclined to approve the proposed amendment to list the various movements of vessels as shifting for port convenience.

7.2. One of the clauses proposed to be included allows a discretionary power to Chairman of KPT to classify any of the unenumerated movements as shifting for port convenience based on the recommendation of the Committee. The KSAL and the KPSAA have made a suggestion to modify this clause to authorise only the Chairman to list any eventuality as port convenience. Generally, this Authority, in the past, has not considered such provisions favourably on the ground that SOR should be definite in application. In the instant case, the KPT has made an exhaustive listing of most of the eventualities to be termed as port convenience. The residual clause is proposed to tackle any unforeseen circumstances. Recognising the fact that classification of any movement of ship as port convenience will only go to provide relief to users, the proposed residual clause is also approved.

8.1. The KPT has proposed upward revision in the berth hire by 2½% to compensate the likely loss on account of the proposed amendment in the conditionalities. Shifting is an activity associated with pilotage tariff head. The reasons why berth hire, assuming any increase is justified from cost point of view, should be increased for the possible reduction in revenue due to elaboration of the term port convenience has not be explained. The users have strongly objected to the proposed increase in berth hire. The users have reported that the KPT already allows such shifting of vessels on account of port convenience though these movements are not incorporated in the definition of port convenience in its existing SOR.

Be that as it may, it is rational and objective to deal with the relevant tariff item instead of subjecting any of the convenient tariff item for a review. Besides, the KPT has highlighted only the deficit in Kandla Division without referring to the fact that the financing model considered while framing the existing SOR took into account the heavy flow of cross-subsidisation from its Vadinar Division. Any appraisal now, therefore, has to primarily consider the position for the port as a whole. Such an analysis is not furnished. For these reasons, no meaningful decision can be taken relying solely on the stand alone cost statement for berth hire activity at Kandla furnished by the port.

8.2. This Authority in its recent Order dated 15 March 2005 relating to revision in the rates for Tuna Port, has already advised the KPT to file a comprehensive proposal for review/ revision by 30 June 2005. Since the proposal for comprehensive review of its SOR is already in the process of formulation as reported by the KPT, a general review can be undertaken early bearing in mind the recently announced revised tariff guidelines. That being so, the proposal of the KPT for upward revision in the berth hire is not accepted at this juncture.

9.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the insertion of the conditionalities relating to port convenience as proposed by the KPT in paragraph 3.3 above in the Scale of Rates of the KPT in note 4 (i); Scale 2.2 under Chapter-II. The KPT is directed to file its comprehensive proposal in line with the revised guidelines for review/ revision of its SOR by 30 June 2005 latest.

9.2. This amendment to the existing SOR will come into effect 30 days after the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT/III/IV/143/05-Exty.]